
Ayuntamiento de Cádiz


UMASS
BOSTON

EXPUESTO presentado al Excmo. Ayuntamiento por el Sr. Alcalde 3.° *D. Juan Valverde, en la Sesion estraordinaria celebrada en la noche de ayer.*

EXCMO. SR.

Cuando á consecuencia de los trabajos de este municipio y de la Junta del ferro-carril gaditano, tuve la honra de ser nombrado por V. E. en union del Sr. Alcalde 1.° para pasar á Madrid, á fin de solicitar del Gobierno de S. M. la aprobacion del trazado de la línea de nuestra via férrea, aprobada ya por V. E., como asimismo el que se sacase á subasta su construccion, concurrí con dicho Sr. Alcalde á las conferencias habidas en el Ministerio de Fomento; primero con el oficial del negociado y luego con el Excmo. Sr. Ministro del ramo y director de obras públicas.

Mas cuando desgraciadamente vi que era imposible conseguir del Sr. Ministro lo que Cádiz deseaba, juzgué con los dignos Diputados de la provincia y otros representantes de la nacion que nos habian acompañado en las dichas conferencias, se hacia necesario llevar la cuestion á las Córtes, á fin de que resolviera la cuestion del empalme, ó bien conciliasen los intereses de esta ciudad con cualesquiera otros intereses creados.

Despues de algunas indicaciones amistosas hechas á los representantes en Madrid de la empresa jerezana, sin que produjesen el efecto apetecido, el Sr. Gonzalez de la Vega y otros señores diputados juzgaron á propósito formar un proyecto de ley para presentarlo inmediatamente á las Córtes, procurando al mismo tiempo su mejor resultado, á fin de que los deseos é intereses de Cádiz quedasen satisfechos.

Como no estuviese estendido el proyecto de ley á mi salida de Madrid, no pude presentarlo en la sesion celebrada en la mañana de hoy; pero habiéndolo recibido poco despues por el correo, me apresuro á presentarlo á esta Excma. corporacion, para si como es de esperar llenase sus deseos, acuerde comunicarlo á la mayor brevedad á los Sres. Diputados para su satisfaccion, y á fin de que continúen sus trabajos; y en el caso de que este municipio conceptúe conveniente hacer algunas modificaciones, lo verifique con prontitud para no desperdiciar un solo momento.

Adjunto es el espresado proyecto de ley, y V. E. en su vista determinará lo que estime mas conveniente.—Cádiz Mayo 1.° de 1856.—J. Valverde.

A LAS CORTES.

Dos leyes fueron promulgadas en 15 de Mayo de 1855, una de ellas, discutida y votada en 30 de Abril y 1.° de aquel mes, tenia por objeto la concesion en pública subasta del ferro-carril de Sevilla á Jerez. Por su artículo 4.° se autorizó al Gobierno para otorgar la concesion de una via férrea que partiendo de los muelles de Cádiz, empalmase en la línea general. No se establecia el punto del empalme ni al tiempo de la discusion podia considerarse como línea general otra que la de Jerez á Sevilla. Parece natural que el empalme deberia hacerse en Jerez, ó desde esta ciudad sobre la capital de las Andalucías.

La otra ley se aprobó el 3 de Mayo. Es seguro que pasó desapercibida. No ofreció discusion. Se estableció en ella que el ferro-carril de Jerez á Cádiz se dirigiria por el Puerto de Santa María á Matagorda en el Trocadero. El Trocadero es una playa árida y despoblada. A nadie puede ocurrirle la idea de que la línea del mediodía iba á concluir en un descampado separado de Cádiz por el mar algunas millas, y distante por tierra cuatro ó cinco leguas. Si hubo quien se apercibiese de esta ley al presentarse á las Córtes despues de aprobada la anterior, fué para comprender que se trataba de la continuacion del ferro-carril de Jerez, que hasta entonces concluia en el Puerto de Santa María, y que no se le podia considerar, atendida la época y el objeto de su concesion, mas que como una via de interés particular, por la cual se trasportaran fácilmente para su salida al Océano, los ricos y abundantes vinos de Jerez de la Frontera.

Y no se la podia considerar de otro modo. Situada la estacion al Este de la ciudad en el Egido, tal vez por la única razon de encontrarse en este punto muchas bodegas importantes, su altura á 42 y medio metros sobre el nivel del camino en el Portal, la hace peligrosa y difícil. Para conocer esta verdad, basta saber que ese considerable declive se halla en la corta estension de 6 kilómetros. Y de aquí, tambien de la configuracion del terreno, y de no haberse alzado las llanuras del Guadalete con un terraplen de 14 ó 15 metros la falta de uniformidad en el declive parcial de la rasante y el que la pendiente tenga por algun parage 11 milímetros por metro. De aquí igualmente el encontrarnos en esa pequeña estension de 6 kilómetros con siete curvas sin el bastante radio, habiendo algunas de 600 y aun de 500 metros. De aquí por último, que en igualdad de peso un convoy que baje de Jerez con una fuerza de 50 caballos, necesita para subir la de 160. Y esto se esplica por la diferencia que existe entre un plano horizontal y otro inclinado. Por manera que, si en el primer caso y en direccion recta la resistencia á la traccion producida por el peso de una tonelada de 1.000 kilógramos, es de 5 kilógramos solamente en el segundo, la resistencia aumenta hasta 16 kilógramos sobre una subida de 11 milímetros por metro. Inconvenientes graves, no precisamente para una línea que ha de atravesar las Andalucías, las Castillas y las provincias Vascongadas, sino para una prolongacion corta hasta Sevilla por ejemplo. Hé aquí algunas de las causas por qué, tratándose de una línea de primer órden, no podia concebirse que el empalme de la cabeza, que es Cádiz, se pretendiera hacer dentro de la estension de Jerez á Matagorda.

Ni podia caber en principios de ciencia, ni en razones de utilidad pública que la terminacion de la línea de Cádiz se hiciese en el Trocadero. Esto supondria desconocer los inmensos intereses que Cádiz representa, su posicion geográfica, el considerable comercio que sostiene con el continente, con nuestras Antillas, América y Asia, la vida que derramase, sobre muchos pueblos, la importancia que debe comunicar á la línea misma. Eso seria quererse levantar un coloso en el Trocadero que la absorbiera al fin, si esto fuera posible. Y aun produciria la preponderancia comercial

de otro puerto importante del Océano á costa del decaimiento y de la muerte de Cádiz.

Era forzoso, pues, que la capital heróica y leal, que el pueblo donde nació la libertad de España procurase evitar su ruina por medio de una via que la comunicase con Jerez, ciudad populosa y rica, digna de las mayores consideraciones, y que no es ni pretende ser la rival de Cádiz. Por eso proyectó un trazado lo mas directo posible, colocándose así en las buenas condiciones de una línea de primer órden, y en los grados de competencia á que naturalmente la llama la profunda revolucion del vapor aplicado á las comunicaciones. Situaba una estacion en el Arroyo de Jerez, y esto seguramente sin perjudicar á esta poblacion. Al contrario, beneficiando sus intereses, porque si los ferro-carriles son el vehículo que derrama la riqueza por todas partes, tanto mas gana un pueblo cuanto mas vias lo atraviesan ó parten de él.

Pero era conveniente y necesario conciliar todos los intereses, armonizando los de Cádiz y su provincia con los generales del pais. Por esto, en vez de terminar la línea en el Trocadero, la proponemos como tal hasta los muelles de Cádiz, de una manera equitativa y conveniente. Por esto dejamos en contacto con la línea misma á las poblaciones del Puerto de Santa María, Rota, Chipiona, Sanlúcar y Puerto Real. Por esto, en fin, creemos que debe acercarse lo posible á Medina Sidonia, Chiclana y demás pueblos del obispado, y atravesar por S. Fernando.

Motivos de conciliacion y razones de conveniencia pública nos mueven. Ante estas consideraciones ceden todas las que son de un órden mas subalterno. Respetamos todos los intereses, atendemos á todas las necesidades, prevenimos todos los inconvenientes. Los salvamos todos, hasta los derechos privados, beneficiándolos en vez de perjudicarlos, mucho mas de lo que pudieran demandar sagrados motivos de utilidad pública.

Con mérito á todas estas consideraciones, los diputados que suscribimos, tenemos la honra de someter á la deliberacion de las Córtes el siguiente:

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º Se declara línea de servicio general de primer órden, la que partiendo de Madrid, termine en los muelles de Cádiz.

Art. 2.º El ferro-carril desde el Puerto de Santa María se dirijirá por Puerto Real y San Fernando á Cádiz.

Art. 3.º La empresa concesionaria del ferro-carril del Puerto de Santa María al Trocadero, declarará en el plazo de veinte dias desde la publicacion de esta ley, si acepta la nueva direccion que se establece desde el Puerto de Santa María á Puerto Real.

En el caso afirmativo, se le indemnizará por el Estado de las obras y materiales que no puedan utilizarse en la nueva direccion.

Si renunciase á la construccion de la via por el nuevo trazado, se tasarán las obras y materiales acopiados en toda la estension del trozo desde el Puerto de Santa María al Trocadero.

En cualquiera de los dos casos, la tasacion se hará por peritos nombrados por la direccion de obras públicas y la empresa, y si hubiere discordia, la dirimirán definitivamente los nuevos peritos, que préviamente habrá elegido el gobierno.

Art. 4.º El importe de la tasacion será satisfecho por el estado á los empresarios, con el interés de 6 por ciento anual sobre el capital que resulte invertido desde la promulgacion de la ley de 13 de Mayo de 1855.

Art. 5.º El ferro-carril del Puerto de Santa María á Puerto Real obtendrá una subvencion de 150.000 rs. efectivos por kilómetro, puesto en esplotacion.

Art. 6.º El gobierno subvencionará la construccion del ferro-carril desde Puerto Real á los muelles de Cádiz con 200.000 rs. por kilómetro, en metálico ó su equivalencia en efectos públicos al precio de cotizacion.

La ciudad de Cádiz costeará la tercera parte de la subvencion con el producto de los arbitrios que le fueron concedidos por la ley de 16 de Noviembre último y con el 80 por ciento de sus propios.

La subvencion total será satisfecha directamente á la empresa concesionaria por el estado, á quien reintegrará anualmente el ayuntamiento de Cádiz.

Art. 7.º La subasta de la seccion de Puerto Real á Cádiz y en su caso desde el Puerto de Santa María, se anunciará tan luego como la empresa concesionaria del Puerto de Santa María al Trocadero manifieste su conformidad á la nueva direccion, y en otro caso á los dos meses, por el término de 40 dias.

Art. 8.º La empresa que en subasta resulte concesionaria, satisfará el estado en el plazo de seis meses desde la fecha de la adjudicacion, la cantidad en que resulten apreciadas las obras y materiales del trozo del Puerto de Santa María.

Art. 9.º Si no se presentasen licitadores á la subasta, el Gobierno empezará las obras por cuenta del Estado, en el término de dos meses, con cuyo objeto se le abra un crédito de 16,000.000 de reales vellon.

Art. 10. Para realizar esta suma el gobierno emitirá las acciones del ferro-carril de Cádiz que sean necesarias, con el interés anual del 6 p. %, y serán admitidas por todo su valor nominal desde 1.º de Julio de 1857, en el pago de la mitad del precio á que en los remates se adjudiquen los bienes nacionales.

Art. 11. La empresa se sujetará á las disposiciones de la ley general de ferro-carriles y á las condiciones y tarifas aprobadas por la ley de 13 de Mayo de 1855 para el ferro-carril de Sevilla á Jerez.

Art. 12. El gobierno dispondrá las rectificaciones convenientes en el trazado y obras del ferro-carril de Jerez al Puerto de Santa María, hasta colocarle en todas las condiciones de línea de servicio general.

Art. 13. Se declaran sin efecto las disposiciones que se opongan á la presente ley.

Palacio de las Córtes 26 de Abril de 1855.

El Excmo. Ayuntamiento en sesion estraordinaria celebrada en la noche del dia de ayer, despues de haberse enterado de los documentos anteriores acordó unánimemente admitir el anterior proyecto de ley, manifestándoselo así á los señores diputados á Córtes por esta provincia, por el telégrafo en las primeras horas del dia de hoy; á cuyo efecto el Sr. Alcalde 1.º quedó encargado de manifestárselo así al Excmo. Sr. Gobernador civil, para que S. E. se sirviese dar las órdenes oportunas con objeto de que tenga cumplido efecto lo acordado por el Cuerpo capitular, determinándose igualmente, que tanto del espuesto del Sr. Alcalde 3.º D. Juan Valverde, como del proyecto de ley ya citado, se saquen copias y se remitan á los periódicos de esta plaza para su insercion si los tuviesen á bien, con el fin de darles publicidad.

El Secretario,

José María de Figueroa.

Cádiz 1856.—Imprenta de la Revista Médica á cargo de D. Juan B. de Gaona.